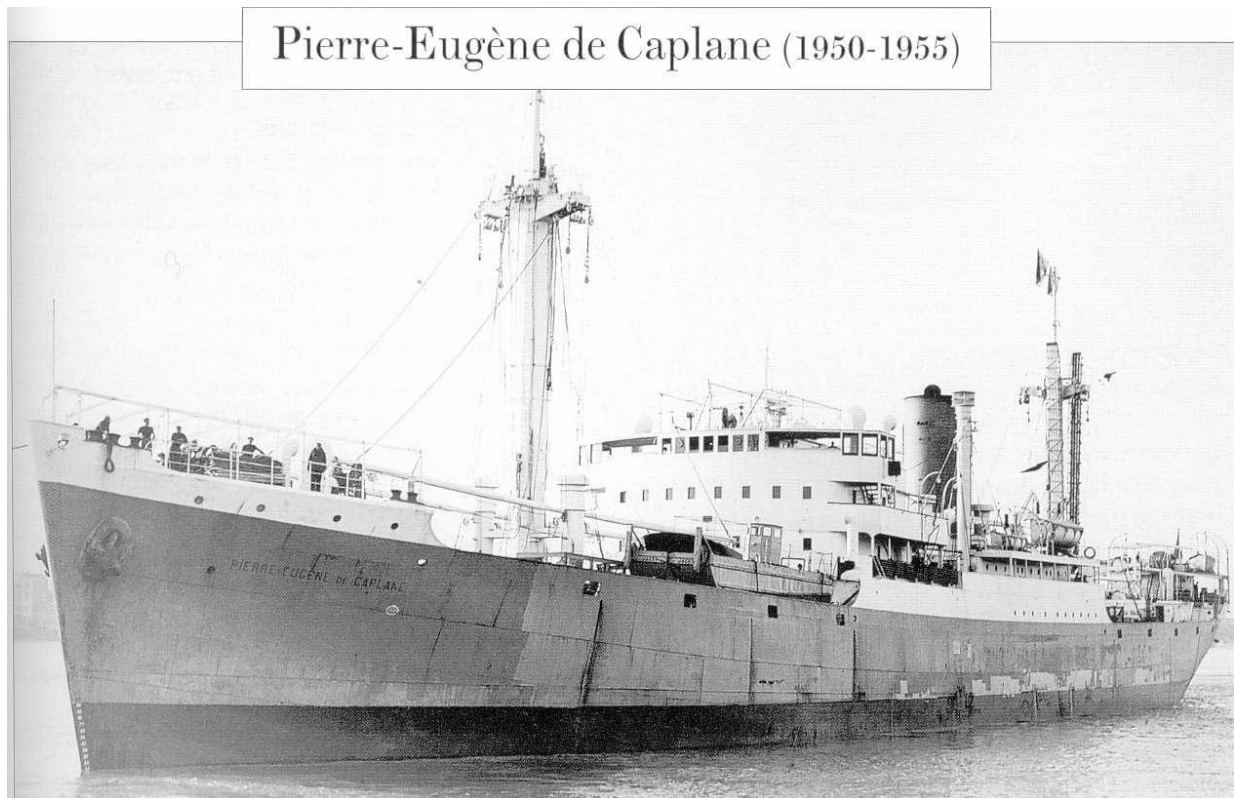


Pierre Eugène de Caplane



Ce cargo classique type "Delmas- Vieljeux", deux ponts avec teugue, château et dunette, coque soudée en acier étudiée plus spécialement pour le transport des bois d'Afrique, fait partie d'une série de quatre cargos appelée Delmas- Vieljeux. Les plans de ces navires avaient été conçus par Joseph Camaret, ingénieur en chef des Chantiers Navals Delmas- Vieljeux, exécuté au camp du Struthof le 2 septembre 1944. Les deux premiers nommés, les *Frank Delmas* et *Joseph Camaret* étaient d'anciennes commandes allemandes, sabordées et renflouées, ce qui avait permis d'apporter des modifications aux plans originaux. La série fut augmentée de deux nouveaux sister-ships, l'*Elima* (devenu quelques mois plus tard *Édouard Corblet*) et le *Pierre- Eugène de Caplane*. L'*Elima*, devenu l'*Édouard Corblet*, naviguera sous les couleurs de la Cie Fluviale et Maritime de l'Ouest Africain, filiale de la Cie Havraise de Navigation à Vapeur L. Corblet & Cie. En novembre 1950, il sera acheté par la Cie Maritime des Chargeurs Réunis, où il prendra le nom de *Cabinda*.

Le *Pierre- Eugène de Caplane* se différencie des trois autres par des mâts de charge plus forts et l'absence de haubans. Il porte le nom d'un fervent patriote dont l'œuvre créatrice fut toujours inspirée par le désir d'accroître le rayonnement extérieur de son pays. Pierre- Eugène de Caplane né à Bayonne en 1877 et décédé le 12 juin 1944, est le fondateur aux USA de la Franco Wyoming Oil Company. Il participa activement au développement de la Cie Nosybéenne d'Industries Agricoles, à Madagascar et de la Société des Cultures et Bananeraies de Kin-San, en Guinée. En 1909, il fonda la Cie Commerciale de l'Afrique Équatoriale Française dont il conservera la présidence jusqu'en 1944.

ORIGINES

Construit sur la cale n° 5 de la Société Anonyme des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire Penhoët sous le n° C.10

Commandé le 6-1-1940 par le Ministère de la Marine marchande sous le repère CGB 1, il ne sera mis sur cale que le 4-12-1946

Lancé le 2-10-1948

Mis en service le 10-3-1950 sous les ordres de son premier commandant, le CLC Evenou

Francisé le 24-1-1950

Classification : Bureau Véritas

DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	124,34 m
Longueur PP	121,80 m
Largeur HM	17,25 m
Creux au pont principal	9,20 m
Tirant d'eau en charge	7,24 m
Jauge Brute	6 056,62 tx
Jauge Nette	3 586,93 tx
Port en Lourd	7.209 tonnes
Déplacement en charge	11.075 t
Capacité cubique grains	11.325 m ³
balles	13.000 m ³

Ces moyens de navigation sont des plus modernes

En outre, cinq entrepôts lui permettent de compléter ses chargements de bois en grumes par d'autres frets - Un deep tank de 1 275 m³ assure le transport des huiles végétales

Il possède un pont renforcé lui permettant un chargement de 1 400 tonnes de grumes en pontée

Les moyens de levage desservant les cales sont les suivants :

6 cornes de 6 tonnes

4 cornes de 10 tonnes

1 bigue de 40 tonnes

1 bigue de 20 tonnes

PROPULSION

Équipé d'un moteur diesel Burmeister & Wain deux temps, simple effet, type 8-62VF115, placé au centre du navire.

Puissance : 4 280 CV actionnant une hélice à 130 t/min.

Vitesse aux essais 14,5 nœuds.

Construit sous licence par les Chantiers et Ateliers Penhoët de Saint-Nazaire en 1949.

Les auxiliaires comprennent trois groupes électrogènes B & W type 4.25.MTH.40 avec chacun une dynamo de 133 kW.

EFFECTIFS

Etat-major : 9 - Equipage : 26 - Passagers : 12 (1ere et 2e classe)

LIGNES DESSERVIES

Placé sous gérance technique par la Cie Commerciale de l'AEF auprès de la Société Navale Delmas - Vieljeux de 1950 à 1955, où il assure principalement le transport des bois en grumes au départ des ports de l'Afrique Équatoriale Française vers les ports français. Affrété par la NOCHAP depuis plusieurs années, il sera acquis en mai 1959 par cette dernière et continuera à assurer la ligne de l'océan Indien au départ des ports français et de l'Europe du Nord.